Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 556

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 september 2015

In deze brief informeer ik u over de implementatie van één Europees luchtruim (*Single European Sky*, SES) in vervolg op de brief van 3 maart 2015[1]. Ik ga achtereenvolgens in op:

1. De stand van zaken van het functionele luchtruimblok FABEC (FAB Europe Central) en de thans lopende infractieprocedure;
2. De stand van zaken in het traject om de SES basisverordeningen te herzien (het SES2+ pakket) en de motie om SES topprioriteit te maken tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie (EU)[2];
3. De implementatie van het Europese innovatieprogramma voor air traffic management (ATM), SESAR, waarover ik heb toegezegd u te informeren bij nieuwe ontwikkelingen[3].

1. Functioneel luchtruimblok FABEC

Nederland vormt het functionele luchtruimblok FABEC (FAB Europe Central) samen met België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland. Een functioneel luchtruimblok ziet toe op samenwerking van een aantal Europese landen op het gebied van luchtruim. De SES regelgeving stelt eisen aan de FABs en legt vast dat de lidstaten uiterlijk op 4 december 2012 alle nodige maatregelen moesten nemen om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken worden geïmplementeerd. Binnen Europa zijn op dit moment in totaal negen FABs actief.

De Commissie is van mening dat FABEC en vier andere FABs, niet tijdig en volledig hebben voldaan aan de Europese eisen. Per brief van 16 juli 2015 heeft de Commissie aan de FABEC-landen laten weten van mening te zijn

[1] Kamerstuk 21 501-33, nr. 532, 3 maart 2015
[2] Kamerstuk 34 000 XII, nr. 27, Motie van de leden de Rouwe, Van Tongeren en Hachchi, 30 oktober 2014
[3] Kamerstuk 31 936, nr. 130, 29 januari 2013

kst-21501-33-556
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

dat deze de voorschriften inzake de optimalisering van de luchtverkeersleiding, het optimaal gebruik van het luchtruim en de inrichting van een FAB ongeacht nationale grenzen onvoldoende zouden naleven of uitvoeren om de implementatie van FABEC te garanderen. De FABEC-landen dienen dit gezamenlijk te doen en zijn daarmee afhankelijk van elkaar. De landen hebben tot 17 oktober 2015 de tijd om richting Commissie hun eerste reactie te geven. Op basis van deze reactie zal de Commissie besluiten over een eventueel vervolg van de infractieprocedure.

De Nederlandse regering is voornemens samen met de andere FABEC EU lidstaten te reageren naar de Commissie. Nederland deelt het belang dat de Commissie hecht aan voortgang van de implementatie van FABEC. Nederland ziet daarom de infractie ook als een aansporing van de Commissie aan alle FABEC landen om voortvarend hieraan verder invulling te geven. Nederland deelt echter niet de argumenten die de Commissie aanvoert. Nederland is van oordeel dat alle nodige maatregelen zijn genomen om te garanderen dat FABEC wordt geïmplementeerd, zoals de afsluiting van het FABEC Verdrag dat de gezamenlijke doelstellingen vastlegt. Daarnaast is de gezamenlijke besluitvormingsstructuur ingericht en hebben de nationale toezichthouders van de FABEC landen een samenwerkingsovereenkomst afgesloten. Dit betekent niet dat op het moment van inwerkingtreding van FABEC alle mogelijke operationele verbeteringen een feit waren, want deze vergen een langere invoeringstermijn. De noodzakelijke randvoorwaarden daarvoor zijn getroffen. Aan de verdere uitwerking wordt hard gewerkt en de komende jaren zullen stap voor stap verdere luchtruimwijzigingen en bijvoorbeeld nieuwe technische systemen en procedures worden geïmplementeerd. Afgelopen jaren zijn de prestaties van de FABEC landen nadrukkelijk verbeterd. Van 2012 tot 2014 is de gemiddelde vertraging in FABEC per vlucht met 46% afgenomen wat de luchtvaartmaatschappijen een besparing van € 282 miljoen heeft opgeleverd. Daarnaast is in deze periode het omvliegen afgenomen met 10% en is een besparing bereikt van € 460 miljoen op de totale kosten voor luchtverkeersleiding in het FABEC luchtruim.

Nederland is en blijft groot voorstander van de realisatie van SES, en werkt daarom voluit mee aan het verder invulling geven aan de gezamenlijke implementatie van FABEC. Het signaal van de Commissie onderstreept het belang van de SES, waartoe uw Kamer ook aanmoedigt. Over het verdere verloop van de infractieprocedure zal ik uw Kamer op de hoogte houden.

Om de voortgang en samenwerking binnen FABEC een extra impuls te geven, organiseert het Zwitserse FABEC voorzitterschap 8 oktober aanstaande een bijeenkomst met de zes verantwoordelijke bewindslieden. Ik steun dit initiatief en zal op 8 oktober bij mijn collega's aandringen op een voortvarende implementatie van de FABEC-doelen. Tevens zal ik met mijn collega-bewindspersonen van de FABEC landen spreken over voortgang van de FABEC luchtruimprojecten. Bijzonder aandachtspunt voor Nederland is het luchtruimproject CBA-Land/Central West waarover mijn ministerie recentelijk vanuit LVNL signalen heeft ontvangen die kunnen duiden op een mogelijke vertraging van het project. Met het project CBA-Land/Central West komt luchtruim voor civiel verkeer beschikbaar boven het zuiden van Nederland en wordt de ligging van vliegroutes verbeterd in het luchtruim tussen Schiphol en Frankfurt. Hiervoor wordt het huidige militaire oefengebied verplaatst en zal een grensoverschrijdend militair oefengebied worden gerealiseerd op de Nederlands-Duitse grens.

Aan de LVNL, de luchtverkeersorganisatie die het projectmanagement voert van CBA-Land/Central West, heb ik gevraagd de achtergrond van een eventuele vertraging duidelijk te maken en de mogelijke consequenties ervan in kaart te brengen. Over de resultaten hiervan zult u, bezien in samenhang met andere luchtruimprojecten die de Luchtruimvisie[4] beschrijft, worden geïnformeerd in de Voortgangsrapportage Luchtruimvisie die u het 4e kwartaal van 2015 wordt toegezonden.

2. Single European Sky

Op 3 maart 2015 is uw Kamer per brief geïnformeerd over de implementatie van één Europees luchtruim. Uw Kamer heeft een motie aangenomen om SES tot topprioriteit te maken tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU. Het proces om de SES basisverordeningen te herzien (het SES2+ pakket) ligt nog steeds stil conform de situatie zoals gemeld op 3 maart vanwege de patstelling tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk over de clausule over Gibraltar. Mocht de patstelling na de Spaanse nationale verkiezingen, die gepland staan in november van dit jaar, verdwijnen dan kan de volgende stap in het herzieningsproces (triloog tussen de Raad en het Europees parlement) mogelijk van start gaan tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU in de eerste helft van 2016.

Overeenkomstig de wens van uw Kamer verkent Nederland in samenspraak met de Commissie de mogelijkheden om SES verder te brengen tijdens het Nederlandse voorzitterschap. Hierbij passen de kanttekeningen dat SES een project is waaraan vele landen in gezamenlijke afstemming moeten bijdragen en dat het voorzitterschap zowel kansen biedt, als beperkingen geeft vanwege de rol als voorzitter. Binnen deze kaders zal Nederland zich actief blijven inzetten voor voortgang op SES. Zo heb ik nadrukkelijk aandacht gevraagd om het onderwerp een plek te geven in de EU Aviation Strategy die later dit jaar verschijnt[5]. De EU Aviation Strategy vormt de basis voor de Aviation Summit die Nederland op 20 en 21 januari 2016 organiseert voor de bewindspersonen voor luchtvaart van de EU en de top van het Europese luchtvaartbedrijfsleven. Daarnaast verkent Nederland met de Commissie de mogelijkheid om tijdens het Nederlandse voorzitterschap een speciale bijeenkomst te organiseren ter afsluiting van de eerste periode van het onderzoeksprogramma van de SESAR Joint Undertaking.

Zoals ik in mijn Kamerbrief van 3 maart jl. aangaf, betekent het uitblijven van een besluit over SES2+ niet dat geen voortgang kan worden geboekt in realiseren van de SES doelstellingen. De bestaande SES wetgeving is immers onverminderd van kracht en legt lidstaten concrete prestatiedoelen op. Afgelopen jaren (2012–2014) zijn stappen gezet in het realiseren van de SES doelstellingen die betrekking hebben op capaciteit van het luchtruim, milieu, veiligheid en kostenefficiëntie. Het omvliegen is afgenomen tot 2,7% per vlucht hetgeen betekent minder dan 30km per vlucht binnen Europa. De gemiddelde vertraging per vlucht is afgenomen naar circa een halve minuut. De kosten van luchtverkeersleiding in de negen Europese luchtruimblokken samen, zijn afgenomen met ongeveer € 360 miljoen per jaar op een totaal van circa € 6 tot 7 miljard per jaar. Deze afname zet zich voort. In concreto werken de lidstaten verder aan de invulling van de Functionele Luchtruimblokken (FAB's), is de netwerkmanager zeer actief in het verbeteren van het Europese netwerk en worden

[4] Kamerstuk 31 936, nr. 114, 10 september 2012
[5] Kamerstuk 31 936, nr. 289, 7 juli 2015

de eerste ontwikkelde luchtverkeersleidings-technieken en -procedures onder het onderzoeksprogramma SESAR de komende jaren geïmplementeerd.

3. SESAR

In mijn brief van 3 maart jl. bent u in het kader van SESAR (SES ATM Research) geïnformeerd over het belang van Europese financiering uit het Connecting Europe Facility (CEF) fonds voor de Nederlandse luchtvaartpartijen voor verplichte implementatie van de SESAR technieken en procedures waarmee de prestaties in het luchtruim zullen verbeteren. KLM, KNMI, LVNL en de luchthaven Schiphol hebben in de CEF call van 2014 voor in totaal € 25 miljoen aan projectkosten ingediend, waarbij het Europese fonds ten hoogste 50% financiert. Inmiddels is bekend dat Nederland circa 60% van de financieringsaanvragen gehonoreerd hebben gekregen. Daarmee richt Nederland zich onder andere op optimalisatie van samenwerking op Schiphol door continu alle informatie tussen de luchtruimgebruikers, grondafhandeling en luchtverkeersleiding te delen via een nieuw systeem. Alle processen op en rond Schiphol zullen daardoor efficiënter op elkaar aansluiten met als resultaat dat vliegtuigen sneller kunnen vertrekken na aankomst op de luchthaven.

De volgende mogelijkheid tot financiering vanuit CEF, wordt eind dit jaar gepubliceerd. Nederland zal dan inzetten op financiering voor de vervanging van het huidige *en-route* luchtverkeersleidingssysteem voor de LVNL. De vervanging van het systeem is nodig om nieuwe SESAR concepten toe te passen en meer vluchtgegevens uit te kunnen wisselen met andere verkeersleidingcentra.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld